

# 漁撈集団におけるリーダーの役割と条件

——オキとオカの二面的アプローチ——

若 林 良 和

## 一 はじめに

漁業に関する集団・組織研究は、漁業協同組合をはじめとした地域集団・組織を対象としたものが多い。<sup>①</sup>これらが、漁村において中核的な機能集団であるため、分析対象の主流になることは言うまでもない。

筆者は、従来の漁村社会研究を踏まえて地域社会と漁業企業体の関連性、強いては、漁業政策や国際環境を含めた包括的な研究、すなわち、漁業社会研究の必要性を説いた。<sup>②</sup>そこでは、漁船を単位とした漁撈集団を取り上げ、漁撈集団の生活特性、船内階層構造の存在を提示したが、本稿はその続篇に当たる。本稿の目的は漁撈集団におけるリーダーの実態を把握することにある。リーダーの集団における役割を通し

て、そのリーダーたる条件を探るのが課題である。

漁撈集団のリーダーの実態（役割とリーダーの条件）を把握しようとする場合、この集団の性質上、二つのアプローチが必要であろう。第一のアプローチは、オキ（海上）における船内の社会関係である。リーダーの船内での行動、特に漁撈活動におけるリーダーの行動を中心に整理する。第二のアプローチは、リーダーのオカ（陸上）における社会関係である。集団は地域の社会関係を色濃く反映したものであるが、その実態の一側面を船主との関係、リーダーの贈答慣行から明らかにする。

従来の研究では、第二アプローチに重点を置いた研究がほとんどである。だが、集団が水陸の二界にわたって活動することから、その二界の実態を把握する必要がある。本研究では第一のアプローチを中心にして二面的に捉えることにす

る。

具体的な調査対象となる漁撈集団は、近海カツオ漁船乗組員たちであり、前回の分析と同一漁船を取り上げる。

## 二 漁撈集団におけるリーダーの定義

まず、集団のリーダーとして、具体的に該当する乗船員の検討からはじめよう。

漁船は、業務上、一般船舶とは異なる。すなわち、一般船舶の業務は、貨物等を搭載して航行する航海業務に限定されやすいのに対して、漁船の場合には、航海業務に加えて、漁撈活動の遂行という漁撈業務が行なわれる。

比較的小規模な漁船は別として、近海カツオ漁船の場合、二〇人前後の乗組員が乗船し、漁場に向けて航行し、カツオを竿で釣獲するという漁撈活動に従事している。したがって、この集団におけるリーダーとして想定できるのは、漁撈長と船長であろう。

船長は、船舶職員法第十八、二十一条等にあるように、海技従事者（海技免許の保有者）でなければならぬ。近海カツオ漁船の場合には、乙種二等航海士以上の資格の海技従事者がその地位に就く。そして、船長は、船員法第七、九十九

条、船員法施行規則に基づいて、船上における職務権限を持っている。

漁撈長については、法規上の明確な規定は皆無に等しい。

村田氏は農林省令等において、漁撈長を指称する文言の存在を整理し、「特定漁船に乗り組み当該漁船の漁業業務を担当・指揮する者<sup>(3)</sup>」という定義を行なっている。

この両者によるオキでの集団指揮体制を整理してみよう。船舶職員法等の法規上の適法性を検討するために、村田氏は三つの類型を設定している。漁撈時の指揮体制について要約すると、次のようになる。

(一) 合議の指揮体制………漁撈時には船長と漁撈長の合議（集まり協議・決定）に基づいて航海業務および漁撈業務を行なう体制。

(二) 漁撈長上位の指揮体制………漁撈時において漁撈長が指揮者として船長の上位に立ち漁船の航海業務および漁撈業務を行なう体制。

(三) 分割指揮体制………漁船の業務を航海業務と漁撈業務に区分し、前者の指揮者を船長とし、後者の指揮者を漁撈長とする体制。

村田氏は、それぞれの指揮体制の法規上、実際上の長短所を整理した上で、(三)の分割指揮体制の普及を説いている。

番号	職 位	年 令	資 格	船員年数	経船年数	出身地
01	漁撈長	55	乙一航士	35	31	尾 鷲
02	船 長	49	乙一航士	32	28	尾 鷲
03	機関長	47	乙一機上	35	22	尾 鷲
04	通信長	44	3 級無士	22	22	高 山
05	甲板長	45	—	29	26	尾 鷲
06	機関員	31	—	16	16	尾 鷲
07	機関員	50	—	32	32	尾 鷲
08	甲板員	53	—	37	36	尾 鷲
09	甲板員	49	—	32	30	尾 鷲
10	甲板員	58	—	38	38	尾 鷲
11	甲板員	53	—	38	34	尾 鷲
12	甲板員	49	—	33	30	尾 鷲
13	甲板員	16	—	1	1	尾 鷲
14	甲板員	20	—	5	5	尾 鷲
15	甲板員	26	—	1	1	尾 鷲
16	甲板員	69	—	……	……	尾 鷲
17	機関員	55	—	……	……	尾 鷲
18	甲板員	36	—	……	……	尾 鷲
(単位)		(才)		(年)	(年)	

表1 T丸の乗組員構成

(『三里県船員組合資料』、『船員手帳』などを参考に作成)

考えた場合、漁撈長がリーダーであると考えたほうが妥当であると思われる。村田氏も漁撈長の地位(漁撈時の優位性)を是認している。それに集団目標は一義的に漁獲の向上にあり、その実態は次章以下の事例研究を通して明らかにできるだろう。

なお、本報告の調査は、三重県尾鷲市の近海カツオ漁船T丸(六九トン)を事例としている。実際にカツオ漁船に乗船し、<sup>(5)</sup>参与観察法によって得られたデータをもとにしている。集団の構成は表1に示したとおり一八人であるが、調査では一五名が乗船し、操業に参画した。

船長と漁撈長の相互連携協力によって漁獲成績をあげれば、現行法の上では分割指揮体制が適法であるとしている。ただ、実質的に船長と漁撈長を兼任したり、漁撈長が一定の有資格保有者である場合には、こうした問題は生起しない。

漁撈集団を、魚を捕獲する乗組員たちと原則的なレベルで

### 三 オキにおける漁撈集団のリーダー

#### (一) 集団の操業決定過程

集団の目標達成のための行動、すなわち、漁撈活動に関する決定過程を整理してみよう。漁獲のための漁場選定・漁場移動やそれらの時期等についての意志決定の主体とその決定にもとづく行動に着目する。操業に当たる七、八日の二日間、にわたる集団の行動を大概に時系列に示したものが図1である。

#### 〔事例1〕

八日四時一〇分より、カタフネ（同僚の三重県船）である八K丸の発見した木付ナブラ（流木に付いたカツオ）がいる漁場で操業を始めた。この漁場は昨日の夕刻から深夜にかけて、漁撈長が一睡もせずに探索した結果、得られたのである。本漁場には、本船のほか、カタフネの十八K丸も操業を行っていた。

八時三〇分に、漁撈長はこの漁場での操業を中止した。これは、ナブラの餌付き（カツオのカタクチイワシに対する捕食状態）が不良であり、生餌を撒く量に比べて釣

獲量が少ないからである。漁撈長は生餌の効率的な利用を考えたわけである。

八時四五分、漁撈長は新しい漁場を探索するために漁船を北上させた。

だが、一一時過ぎから天候が悪化し始めた。風雨が強くなり、波浪も高くなったので、漁撈長はナブラ探索を断念し、一二時に、見張り業務に就いていた乗組員にその中止を指示した。漁撈長は、Flying Bridge で一人操船を行ない、七日に本船が自力で発見した木付ナブラの漁場へ向かうことにした。

一四時二〇分、その漁場に到着する。そこには七日に本船がラジオ・ブイを付設した流木があった。一四時二五分、釣獲を開始したが、漁撈長は一六時二〇分に終了させた。通常、カツオ漁は早朝から日没までの可視的な時間帯に行なわれるが、本日の場合、日没の一八時半ごろまで釣獲することをしなかった。その理由は二つある。第一に、残餌量を考えれば、魚価の低いアオイモノ（カツオなどの俗称）よりも、魚価の高いアツカイモノ（シビ、シイラなどの俗称）を釣獲したほうが経済的効率が良いと考えたからである。第二の理由は、水揚げを行なう尾鷲港の市場のことである。残餌量からすると、

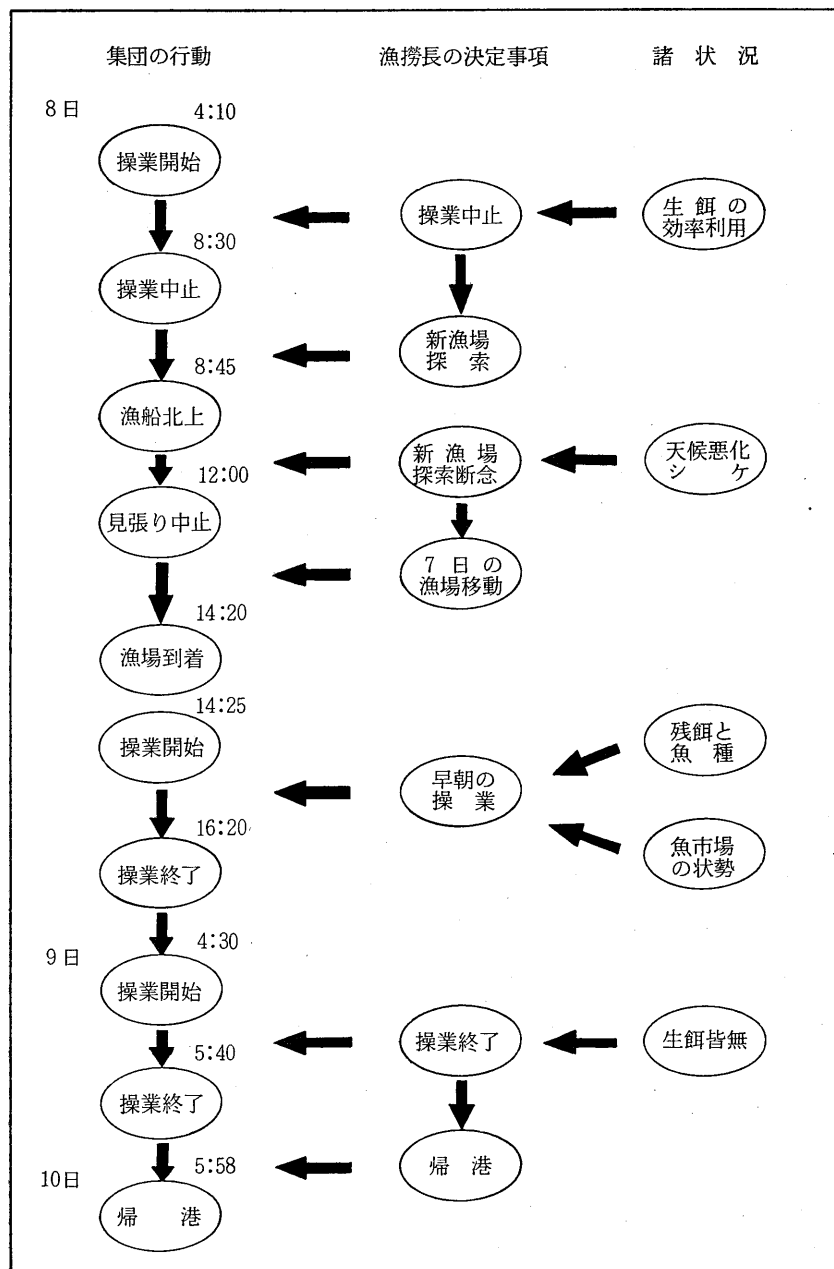


図 1 操業決定過程（昭58年7月8～10日）

（漁撈長の会話録音テープをもとに作成）

注）○の右上の数字は時刻を示す。

八日のうちに本航海の操業をすべて終了し、直ちに帰港しても、九日の夕刻になる。九日は土曜日で公休日のために市場が開催されておらず、水揚げは翌日一〇日となる。したがって、早く帰港しても同様であることから、この漁場に留まり、明朝のアカイモノの釣獲を決定したのである。

九日四時三〇分、操業を再開し、五時四〇分に生餌がなくなり、本航海の操業はすべて終了した。漁船は漁場をあとに北上し、一〇日五時五八分に帰港した。

一連の操業をはじめ集団の行動を決定する主体は、漁撈長であることが明確に理解できよう。八日から一〇日にわたる漁撈活動において、主な五つのインパクト(状況)に対して、漁撈長がそれぞれ新たな決定を行ない、指揮して集団行動がなされており、集団のリーダーであると言える。

五つのインパクトのうち三つまでが、生餌に関するものであり、生餌の状況が集団の行動に多大な影響を与えている。また、集団の最終目標となる高い水揚高・水揚金額のためにオカの市場性(魚価)や、海上という厳格な自然条件にも左右されているのである。

(二) 指揮系統とメンバーの行動  
次に、メンバーに対する漁撈長の決定事項の伝達状況と、それに基づくメンバーの行動実態の一端を代表的な事例を示しておこう。

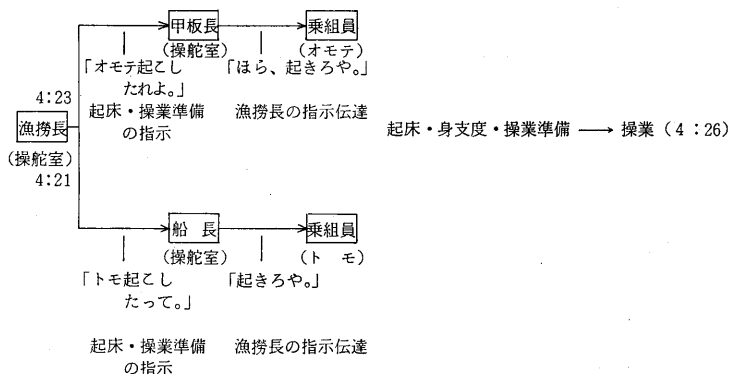
### 〔事例二〕

一〇日早暁時の釣獲に際して、四時二一分と二三分に漁撈長は、各船員室で就寝中の乗組員に起床・操業準備の指示をした。甲板長がオモテ(船首)の船員室にいる乗組員に、船長がトモ(船尾)の船員室にいる乗組員へそれぞれ漁撈長の指示を伝達した。乗組員は、直ちに起床し、身仕度をした上で、操業準備に取りかかった。四時二六分には操業が始まった。

### 〔事例三〕

七日、本船自らが発見した木付ナブラの漁場において流木のラワン材にラジオ・ブイを付設した。これは次航海以降もこの漁場での釣獲をするためのものである。一八時二六分、漁撈長はブイ付設作業を甲板長に命令した。直ちに甲板長は若い乗組員三名(乗組員〇六、一三、一四)を指揮して、取り付けを行なった。一八時二七分、

## 事例2 操作指示



## 事例3 ブイ付設指示

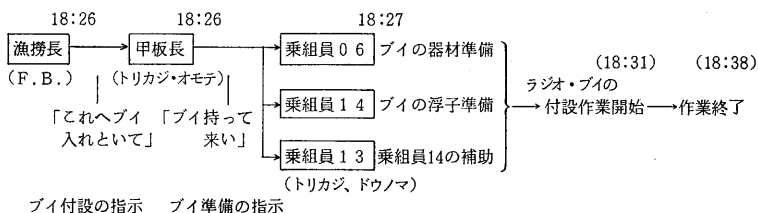


図2 漁撈長の指示系統と指示内容

(漁撈長の会話録音テープより作成)

注) □の上の数字は時刻を示す。

□の下( )は場所を示す。

「」は発言内容を表わす。

乗組員三名は船内にある器材をトリカジ(左舷)のドウノマ(中央部)に持ってきた。漁撈長は、流木に船を寄せるべく、Flying Bridgeで操船をしていた。一八時三一分、甲板長は流木にモリを打ち込み、ロープを巻き付けた。乗組員一名(乗組員一四)が海上へ飛び込んで、受信機の取り付けを確認した。そして、一八時三三分、プラスチック製の浮子を流木に結び、放流した。

この事例を整理したのが、図2である。<sup>(6)</sup> 操業開始・ブイ付設という中心的な漁撈活動に関わる指示は、甲板長や船長を媒介にして乗組員に伝達され、一連の作業が始められる。

直接的な漁撈活動である釣獲作業の場合には各乗組員に対して、漁撈長は具体的な発言に限らず、装置も利用して指示する。Flying Bridge にいる漁撈長が、撒水器のスイッチを押すと、オモテからトモにかけて付設されている撒水器から、海水が滝のように流れ出る。すると、各乗組員は竿を降ろし、釣獲を始める。また、釣獲終了の指示も、漁撈長が撒水器のスイッチを押して、撒水が止まることによって行なわれる。漁撈長の釣獲開始・終了の指示は確実に明示され、各乗組員はそれにより漁撈活動に従事している。

漁撈活動のうち、平常的、通常の指示命令は、漁撈長の口頭あるいは装置を通して各乗組員に伝達される。また、最重要視される指示や新たな判断にもづく指示命令は、甲板長や船長を通して行なわれ、遂行されている。漁撈長は、オキにおける漁撈活動の総指揮者・最高責任者としての役割を担っていると言えよう。

### (三) オキでのリーダーたる条件

漁撈集団のリーダーの役割を通して、オキにおけるリーダーたる条件を検討してみる。この点について漁民のパーソナリティ研究から、桧垣氏が二つの条件を提示している。<sup>(7)</sup> 第一の条件は、人一倍の研究熱心さであり、実力主義の世界において、漁撈に関する研究心が求められる。第二の条件は、人間的魅力と統率力であり、乗組員に対する包容力、厳格さが必要とされている。桧垣氏の指摘は、海上労働の性質上、妥当な条件であろう。

それに如えて、漁撈・漁場に対する適格な判断力や“勘”を保持していることがリーダーたり得る条件になるだろう。いくつかの事例で示したように生餌に対する配慮、ナブラの習性に対する熟知、ナブラの効果的な拿捕などは長年の経験や知識の蓄積が必要不可欠である。この経験や知識を背景にしてリーダーの臨機応変な判断力が求められる。

以上のことから、(一)研究熱心さ、(二)人間的魅力・統率力、(三)適格な判断力や勘の三つの条件が考えられる。これらはすべて、個人的な資質によるものであり、オキにおける条件であろう。ここにおいて、オカの条件を看過して良いのかどうかという疑問が出てくる。次に、その点について言及してみたい。



# 四 オカにおける漁撈集団のリーダー

(一) オカでのリーダーたる条件  
 桧垣氏は、「漁撈長となるためには、家柄学歴はもちろ

種別	船 名	船 主	漁撈長	船 長	機関長	通信長
遠洋	18 Y	S. Yら4名	=	Y. K	T. O	T. Y
近海	18 T	T. T	K. O	M. O	T. H	T. M
	8 H	K. D	=	M. M	T. Y	K. H
	8 M	M. U	K. K	K. M	Y. Y	M. Y
	8 T	T. H	K. H	H. H	O. H	A. O
	8 T	T. Oら2名	=	=	K. O	A. O
	S	M. T	=	H. T	N. N	K. T

表2 船主と幹部乗組員の関係

(尾鷲市尾鷲地区)

注) =は船主と同一人物を表す。

□は、船主の親族関係者であることを示す。

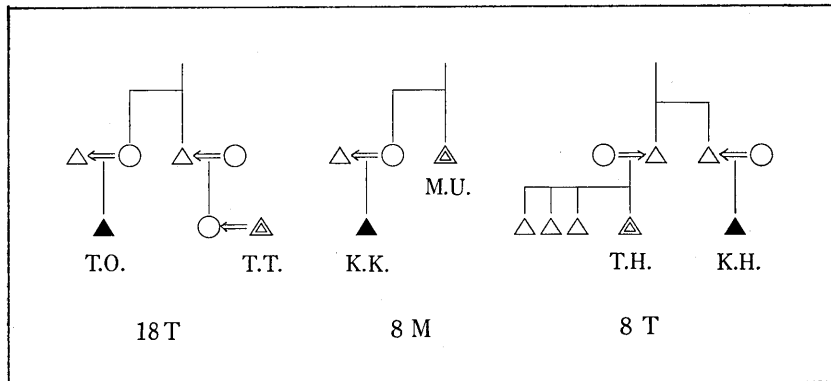


図3 船主と漁撈長の系譜関係

注) △は船主、▲は漁撈長をそれぞれ示す。

ん、年齢すらも関係しない。」としてい。だが、尾鷲地区の事例をみた場合、オカの社会関係、特に、船主(漁船の所有者)との濃密な関係が必要不可欠である。

表2・図3は尾鷲市尾鷲地区の遠洋・近海カツオ漁船の所有者である船主と幹部乗組員の関係を示したものである。

遠洋漁船では船主四名のうち一人が漁撈長として乗り込んでいる。近海

## 親族に船主がいる乗組員

年 月	船 名	職 位	年 月	船 名	職 位
23.10～28.10	1 T	船長・漁撈長	41.02～41.10	1 T	漁撈長
29.02～33.02	3 T	漁撈長	41.12～43.10	3 F	漁撈長
33.03～37.12	3 T	タンカー船長	43.11～48.02	15 F	漁撈長
38.01～38.12	3 S	漁撈長	48.03～56.10	21 F	漁撈長
38.12～39.02	1 T	漁撈長	57.03～58.08	15 T	漁撈長
39.02～40.10	3 S	漁撈長			

表3 船主との親族関係の有無と職位・「船間移動」(I)

(『船員手帳』により作成)

注) 海技免状(乙一航士)は戦前に取得

## 親族に船主がいない乗組員

年 月	船 名	職 位	年 月	船 名	職 位
29.05～29.10	1 C	甲板員	44.04～45.10	11 S	船 長
30.05～31.02	1 S	甲板員	46.03～47.09	2 K	船 長
31.04～34.11	8 F	甲板員	48.03～49.09	8 K	船 長
35.07～35.10	10 T	甲板員	50.03～50.10	18 T	船 長
36.03～36.08	11 J	甲板員	51.04～51.04	1 J	船 長
37.04～37.10	8 M	甲板員	51.04～53.09	5 J	船 長
39.05～39.10	8 T	甲板員	53.12～54.10	8 M	船 長
39.12～42.10	2 S	船 長	55.02～56.10	21 F	船 長
43.04～43.10	7 S	甲板員	57.03～58.08	15 T	船 長
43.10～43.11	8 M	船 長			

表4 船主との親族関係の有無と職位・「船間移動」(II)

(『船員手帳』により作成)

注) 海技免状(乙一航士)は昭和36年に取得

漁船の場合には、船主が漁撈長として乗り込んでいるのが三ケース、船主と漁撈長が親族関係にあるのが三ケースである。また、他の幹部乗組員も一八あるポストのうち、八つのポストは船主との親族関係者がその任に就いている。

表3と表4は乗組員の乗船歴とその漁船ごとの職位を示したものである。表3は船主と親族関係にある乗組員の場合である。昭和二三年から五八年までの三六一年間に一回の「船

間移動」<sup>(11)</sup>があった。これは一年半毎に漁船を移動したことになる。この乗組員は戦前において、乙種一等航海士の資格を取得していた。終戦後、父親がカツオ漁業経営を再開し、三男であった本人もそれに従事した。昭和三年から三八年にかけてタンカーブームの時期を除いて、昭和二年にカツオ漁に従事して以来、常に漁撈長の地位にある。

表4は、親族関係者に船主がいない乗組員である。この乗組員は昭和二年、二〇才になって最初にカツオ漁船の甲板員として乗船した。昭和五八年までの二九年間に一九回の「船間移動」があり、半年毎に「船間移動」していたことになる。乗船当初、資格は保持せず、昭和三六年に乙種一等航海士の免許を取得したが、昭和五八年に至るまで、船長としての地位は一回に達するが漁撈長の地位には及んでいない。

ここまで示してきた事例から判断すると、リーダーである漁撈長になるためには、船主との間に親族関係が存在することが不可欠である。すなわち、漁撈集団のリーダーたる条件には、個人的資質に加えて、オカの社会関係を付与する必要があるだろう。

こうした船主との密接な関係が必要となるのは、漁業経営的な理由によると考えられる。すなわち、カツオ漁業は、大手水産会社の資本投下によるものでなく、地元の中小資本で

営まれている。それも、家族や親族を中心にした経営がなされてきたのである。従来、船主と漁撈長は同一人物で一体であったが、両者は別人物になり分離が進んだと考えられる。

これは魚価や魚場の不安定性が増大し、近年の魚価・漁場に関する莫大な情報を迅速に処理し、判断する必要があるためである。経済的合理性を追求するために、オカとオキで分業体勢を取るようになったのである。船主はオカでの経営に専従し、日本各地の水揚げ漁港の魚価と、カタフネの動行をもとにした漁物水揚げ地の検討を行なう。一方、漁撈長は、オキにおける生産を推進し、集団メンバーを指揮して、より高い生産性(漁獲向上)を目指すのである。この分業体勢をうまく機能・維持させるために、漁撈長は親族関係にある者が当たるわけである。さらに、人手不足という現在の課題もあり、それを少しでも是正するという人員確保の意味からも、船主の親族関係者が乗り込むことが多くなると考えられる。<sup>(12)</sup>

また、集団の形成時において、メンバーの決定権、すなわち、雇用決定権に対しても、漁撈長は大きな発言を持っている。<sup>(13)</sup> 漁船に乗船して実際に操業を指揮する立場であるから、人材の選定に関して熟慮している。さらに、メンバーの地位や役割の決定権についても、作業効率、乗組員のパーソナリティ等を考慮して、船主に対して助言する。したがって、リ

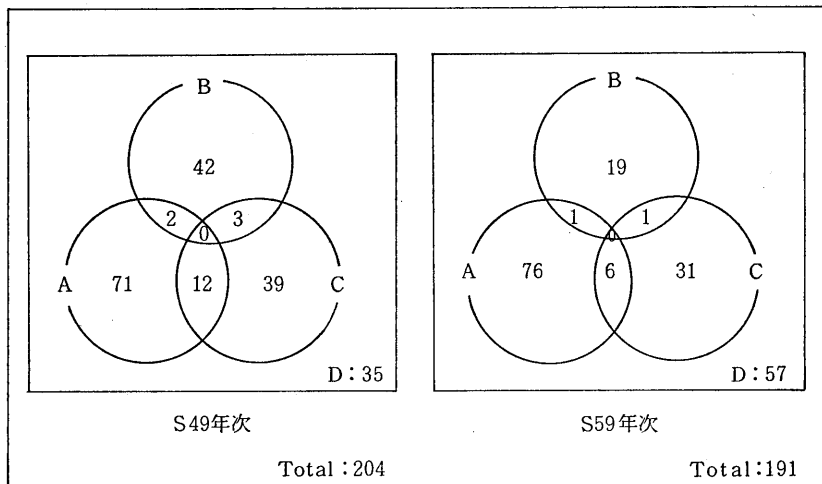


図4 祝儀の送り主

(それぞれの祝儀帳により作成)

Aは親族関係者、Bは乗組員・漁業関係者、  
Cは地縁関係者、Dはその他を示す。

注) ○のなかの数字は件数を示す。

リーダーである漁撈長は漁業経営における船主の補佐的な役割も担っていると言えよう。

## (二) オカにおける社会関係

本稿では、社会関係のなかで贈答慣行の視点に限定して分析してみる。ここでいう贈答慣行とは冠婚葬祭時における物のやりとりであり、義理の社会的交換の一種である。記録され残存している祝儀帳のデータをもとに、贈答形態を見ていくことにする。値段の程度差は、ある一種の受け手と送り手の社会関係の親密度を示すものと考えられる。

取り上げる事例は、漁撈長として現役期である昭和四九年度と漁撈長の引退期である昭和五九年度の祝儀帳である。いずれも、子供(昭和四九年度は長女、昭和五九年度は長男)の結婚に際して、受けた贈与内容を記したものである。祝儀帳に記載されているのは、氏名(団体)と金額(ないし品物)である。

まず、贈答の送り手、すなわち、結婚に際して、金銭や物品の贈り主を整理したのが、図4である。まず、A：親族関係者、B：乗組員および漁業関係者、C：地縁関係者、D：その他の四つのカテゴリーに分けて、それぞれ(AからCにかけての)重層するカテゴリーが四つ設定できる。それらの

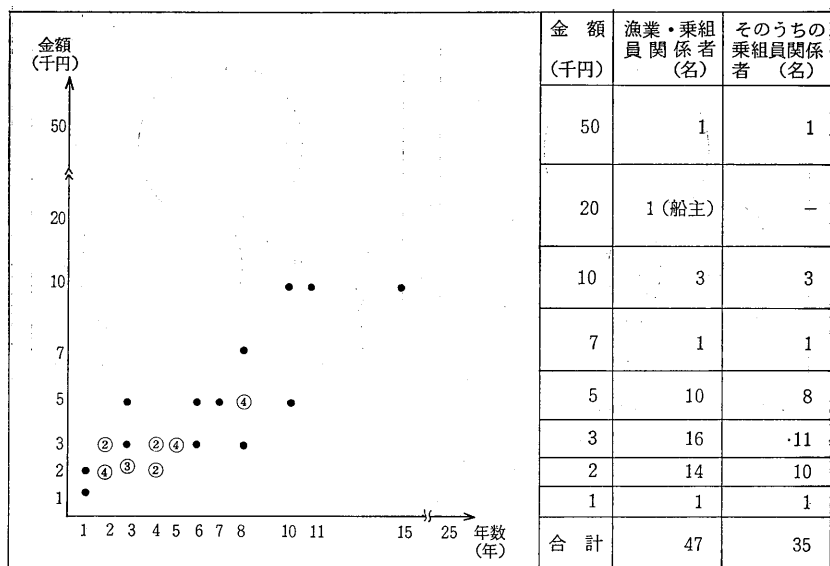


図5 乗船年数と贈答金額 (祝儀帳により作成)

注) 図中の数字は人数を示す。

各カテゴリーに件数を入れたものである。

漁撈長現役期と漁撈長引退期において顕著な変化を示している。漁撈長現役期の昭和四九年度には、二〇四件の贈答数のうち、四七件が乗組員、漁業関係者であり、全体の二三・〇%を占めていた。しかし、漁撈長引退期の昭和五九年度には、一九一件のうち、二一件がその関係で一一・〇%となり、件数と比率ともに半減している。ここで、オカにおける社会関係の側面において、地位の変化にとまった変動があったことを如実に示現している。

漁撈長現役期における贈答内容についてもう少し分析を加えてみよう。図5 (右欄) は、乗組員・漁業関係者四七件を贈答金額別に整理したものである。二〇〇〇〜三〇〇〇円が相場であり、一万円以上になるのは、五件である。二万円の船主をのぞいては乗組員である。

乗組員三五名について、乗船年数と贈答金額の相関を示したのが、図5である。ここである乗船年数は、漁撈長とともに乗船した年数のことを意味している。相対的に見れば、ほぼ乗船年数と贈答金額には相関関係があると見なすことができるだろう。詳細に見ていくと、船主の二万円を超越した五万円を贈った乗組員がいる。この乗組員は二五年間、漁撈長と乗り込み、漁撈長の片腕として従事し、甲

板長あるいは、機関長といった幹部乗組員として重責を果たしていた。また、一万円を贈答した三名のうち、乗船年数一五年間、一〇年間の乗組員は、甲板長、通信長という幹部乗組員の役割を担っている。したがって、贈答金額の高さは集団内の地位とも関係があると思われる。共同作業をとおして得られるオキにおける連帯性、親密性がこうした贈答慣行のなかにもうかがい知ることができる。

## 五 結びにかえて

本稿では、漁撈集団の性質上、オキとオカの大陸二界にわたるために、従来比較的看過されてきたオキのアプローチも取り上げて、両面のアプローチから集団の実証的分析を試みたわけである。あくまで、一つの事例研究に過ぎないが、本稿の分析を通して次のことが指摘できるだろう。

① オキにおける集団のリーダーは法規上は船長であるが、実質的には漁撈長である。

② 集団のリーダーである漁撈長は、漁撈活動全般にわたる総指揮者・最高責任者としての役割を持っている。それに船主を補完する意味で、漁業経営の補佐的役割もある。

③ リーダーとなり得るための条件には、個人的な資質

(①研究熱心さ、②人間的魅力・統率力、③適格な判断力・「勘」)に加えて、漁業経営の上から、船主との親族関係が必要となる。

④ オカでのリーダーをめぐる社会関係はオキのリーダーの地位変化に連動する。オキでの作業を通して得られた連帯性が贈答慣行にも示されている。

本稿は、漁撈集団に対する断面的な理解を示したまでのことである。今後、対象および分析方法に関する問題点を整理して、さらに綿密な研究を進めたい。

## 〔注〕

(1) この点について、まとまった文献には、益田庄三「漁業協同組合と生活空間」『漁村社会の変動過程』(上)(白川書院、一九七九年)や、大津昭一郎・酒井俊二「漁業協同組合とその変化」『現代漁村民の変貌過程』(御茶の水書房、一九八一年)などがある。

(2) 拙稿「漁業社会研究の視角」『佛教大学大学院研究紀要』第一五号(佛教大学学会、一九八七年)を参照。

(3) 村田治美「漁撈長と船長」、P4、『甲南法学』第二五巻第一号(甲南大学法学会、一九八四年)

(4) 村田前掲論文、P一一～一八、二一～二五

(5) 調査を行なった六日間の航海記録は拙稿「ナブラを追い求めて」『学習院民俗』第三号(学習院大学民俗研究会、一九八五年)を参照。

(6) 漁撈活動に従事した日には、録音テープを作動し続け、漁

撈長の発言・会話を記録した。これは、その一部である。

- (7) 桧垣巧「男」を体現する漁労長」(朝日新聞文化欄、一九八三年三月三〇日夕刊)

- (8) 桧垣前掲文

- (9) この点に関して、内藤莞爾「漁村の労働関係とその社会的基礎」『哲学年報』第一輯(九州大学哲学研究会、一九五一年)、坂井達朗「漁船経営と親族組織」『愛知大学文学論叢』第四九輯(愛知大学文学会、一九七三年)、牧野由朗「戦後におけるカツオ・マグロ漁業の展開と村落の変容」『村落社会研究』第五集(塙書房、一九八二年)などの先行研究がある。

- (10) 乗組員の所有する船員手帳の記載事項をもとにしている。それには、雇入時期、雇止時期、船名、職位などが記入されている。

- (11) 「船間移動」とは、従来より乗船していた漁船を下船し、船主との契約を解除し、別の新たな契約を行ない、他の漁船に乗るといった場合の移動のことを意味する。

- (12) 拙稿「漁撈集団の形成とその基本的課題」『佛大社会学』第九号(佛教大学社会学研究会、一九八四年)でも言及した。また、現在、調査を進めている高知県中土佐町の近海カツオ漁船でも同じ傾向が見られる。これについては、後日改めて稿を草したい。

- (13) 拙稿前掲(注12)論文、P四一  
(14) 不祝儀のデータ(香典帳)をもとにした分析成果に、大間知篤三「新島若郷の葬儀」『民間伝承』第三〇巻一号(民間

間伝承の会、一九六六年)、島賀喜左衛門「不幸音信帳から見た村の生活」『有賀喜左衛門著作集V』(未来社、一九六八年)、福田アジオ「Ⅱ、家と家との約束」『約束』(弘文堂、一九七七年)、三上勝也、山本剛郎「山村の葬儀と親族」『ソシオロジ』第二四巻三号(京都大学社会学研究会、一九八〇年)などがあげられる。いずれも、親族研究のためのデータとして用いられている。

- (15) 物品については、当時の時価に換算して整理した。  
(16) 漁業関係者とは、漁協職員、カツオ漁船に生餌を納入しているエサヤ、食品などの生活用品を納品しているシコミヤなどである。

- (17) ここで言う地縁関係者は、ネキと称される地域(旧尾鷲町の範囲)の人たちのことである。

- (18) その他には、結婚当事者の友人や職場の同僚、上司などで、AからCに該当しないものが入る。

- (19) 同一人物(当事者)の贈答慣行を時期的に比較する場合と異なり、様々な要因が複雑にからんでおり、同一条件のもとで検討するのは困難である。したがって、本稿では、①乗組員・漁業関係者のみに着目し、②漁撈長現役期を中心とした分析にとどめておきたい。

#### △付記△

本稿を記すにあたり、尾鷲市内の漁業者、並びに関係機関から、ひとかたならぬ協力を賜った。厚くお礼を申し上げます。お名前を記すべきところであるが、紙面の関係で略させていただきます。

(佛教大学大学院博士課程)